Fourteenth Loksabha

Session : 5
Date : 30-08-2005

Participants : Lalu Prasad Shri ,Chakraborty Shri Sujan,Paranjpe Shri Prakash Vishwanath,Kumar Shri Shailendra,Chandrappan Shri C.K.,Acharya Shri Prasanna,Yadav Shri Mitrasen,Yadav Shri Ram Kripal,Krishnaswamy Shri A.,Nikhil Kumar Shri

>

Title : Further discussion on Resolution regarding approval of recoomendations in the second report of Railway Convention Committee and Railways (Amendment) Bill moved by Shri R. Velu on the 29th August, 2005. (Resolution adopted and Bill Passed).

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, we will take items nos. 9 and 10.

Shri Nikhil Kumar - not present.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Mistry, please sit down.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Dr. Sujan Chakraborty.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Whatsoever has been said without my permission, that will not go on record.

(Interruptions) ...*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Mistry, nothing is going on record. Now, please sit down.

(Interruptions) ...*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, please sit down.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is going on record.

(Interruptions) ...*

SHRI SUNIL KHAN (DURGAPUR): Sir, I have to raise a matter under Rule 377.

MR. DEPUTY-SPEAKER: You may lay it on the Table of the House. That has already been decided.

Dr. Sujan Chakraborty.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: That is not going to be recorded. Now, please sit down.

---

* Not Recorded.

(Interruptions) ...*

श्री हंसराज जी.अहीर उपाध्यक्ष जी, स्पीकर साहब ने मेरा नाम पुकारा था।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I agree. I will call you. Please sit down.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Khan, that is not going to be recorded. It has already been decided that Matters under Rule 377 should be laid on the Table of the House. That will form part of the proceedings.

(Interruptions) ...*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please sit down. Nothing is going to be recorded.

(Interruptions) ...*

श्री सुरेन्द्र प्रकाश गोयल उपाध्यक्ष जी, हमने नोटिस दिया था…(व्यवधान)

MR. DEPUTY-SPEAKER: Shri Goyal, nothing is going to be recorded.

(Interruptions) ...*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Nothing is being recorded. First, you give notice.

(Interruptions) ...*

MR. DEPUTY-SPEAKER: Now, please sit down.

… (*Interruptions*)

श्री हंसराज जी.अहीर उपाध्यक्ष जी, स्पीकर साहब ने मेरा नाम पुकारा था।

MR. DEPUTY-SPEAKER: I agree with you. I will give you a chance. Please sit down now.

Dr. Sujan Chakraborty.

… (*Interruptions*)

MR. DEPUTY-SPEAKER: No, this is not to be recorded.

(Interruptions) ...*

श्री मोहन रावले

हमारी सरकार ने इंस्पैक्शन किया था…(व्यवधान) उसका क्या हुआ?

MR. DEPUTY-SPEAKER: That is under consideration of the hon. Speaker.

Dr. Sujan Chakraborty.

Not Recorded.

DR. SUJAN CHAKRABORTY Sir, I rise to support the Railways (Amendment) Bill. There is no doubt that we must have pride in the Indian Railways. Railways is the second biggest landholder in the country after Defence. Railways has 43 lakh hectares of land in which excess land is 43,000 hectares roughly and the amount of encroached land is roughly 2,240 hectares, which comes to 0.05 per cent of the whole Railway land in the country.

In our country, the population density is much more than many other countries and particularly from that end, better utilisation of land is a must for our country. That is why, I

would like to support the Bill which is brought here. It is seen that the Standing committee also has taken a detailed analysis of the Bill[reporter22].

There is no doubt that the Bill is relatively a very loose one. It almost presumes that the Authority is a part of the Ministry. The separate identity and functioning of the Authority should be maintained, which probably is somewhat lacking in the proposed Bill.

I believe that in para 4, sub-Clause 2 (iii) at least some correction must be made, and it should be inserted that :

"… relating to traffic and transport… "

Otherwise, it will mean that the Authority is taking the role of a land developer in many places. It should not be so. It should be relating to the traffic and transport only, and not for matters other than that. An expert in land management should also effectively be a part of the Authority since it relates to the land issues.

I believe that there are 4 or 5 major points that should be specially taken care of. It is said that the land that is not getting utilised will be commercially used within 15-20 years. Probably, the Railways should consult the perspective plan also. Perhaps, some work would not be undertaken within 15-20 years, but it is very important for a planning process. Therefore, the perspective planning should also be kept in mind.

Secondly, I believe that the Standing Committee has submitted a Report to the Railway Ministry on the measures to be taken for commercial utilisation of the land. The same should be followed to generate revenue from non-traditional sources, namely, to beautify the station surroundings and improve the general ambience and aesthetics; to have commercial use of idle space; to provide modern amenities to the Railway users; to reduce traffic congestion by remodelling the station building and circulating areas; etc. It also recommended checking and preventing encroachments, and carrying out some commercial activities. This approach must be followed. Otherwise, the users would not be properly benefited. I believe that the passenger amenities and benefit of the users should be properly kept in mind.

Thirdly, I would like to raise the issue of land use. It is an issue relating to the State, but it is also important to note that a good amount of land in the Railways is basically given by the State free of cost. Therefore, this question should be tackled very categorically, and the States should be definitely consulted. I am not saying this because of the land use pattern, but it is a fact that the State has given land for development. Therefore, the programmes or projects should not be finalised without consulting the State. I believe that we should keep this also in mind.

I would like to give two references. Firstly, all of us might know the name of Shri Bankim Chandra who composed Vande Mataram. His birthplace is Naihati, which is adjacent to the Railway line. The State Government is looking forward to construct a museum in the name of Shri Bankim Chandra for the last 10-15 years. The State Government is ready to do it, but the Railway land also should be given for it. It is a fact that it could not be given for the last 15-20 years. This could create a feeling in the mind of the people that the commercial utilisation is the only purpose relating to the passengers, local people, and the Railway users. Therefore, the opinion of the State Government should be taken into account in these matters.

Secondly, there is a squatter colony in Pandu within Maligaon in Assam on the Railway land for more than 50 years. It has schools, colleges, etc. for long, and it is not a problem that has arisen in the past 5-6 years. How will it be regularised? As far as possible, it must be regularised without the rehabilitation of those who are already there, particularly, the poor people. In some cases, the rehabilitation process must be taken care of very categorically[ak23].

I believe that we must have such a provision here. The fourth point is about the vendors, hawkers, etc. The Railway Minister is very kind enough in this regard. He has already announced that a pilot project will be taken up by the Eastern Railway, and the Ministry is already working on that. Adjacent to the railway stations, some commercial activities happen, and particularly the hawkers and the vendors cater to the needs of the passengers. The important question is as to how we can settle their problem.

We have seen that the level of encroachment is only 0.05 per cent, which is much less. If we do not settle the problems of the hawkers and the encroachers, I believe, commercialisation, development, etc., will not take on proper course. I believe, it should be taken up and the Minister has already agreed to consider it. The Members of Parliament of West Bengal met him and also the officials with a request to take up these issues.

With the money earned from commercialisation of railway land, the Railways want to create a fund to take care of passengers/users amenities. The fund should not be kept in a common pool, but it should be kept in a separate pool so that the railways can provide passenger amenities, reduce or eliminate traffic congestion, and so on. The fund can take care of these issues. Issues like rehabilitation, etc., are to be tackled and, I believe, it will be tackled properly.

The Bill should be accepted and I support the passing of this Bill.

MR. DEPUTY-SPEAKER: I would like to inform the hon. Members that I have a very long list of speakers who want to speak on this subject. The only difficulty that I have is that I want to get this Bill passed before two o'clock. So, I request the hon. Members to give only suggestions and not make any lengthy speeches.

Now, I give the floor to Shri Shailendra Kumar.

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा क्या दो बजे हाउस एडजर्न हो रहा है?

उपाध्यक्ष महोदयः मेरे ख्याल से हो रहा है लेकिन मैं चाहता हूं कि यह बिल दो बजे तक पास हो जाए।

श्री शैलेन्द्र कुमार उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल संशोधन विधेयक, 2005 पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद देना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी रेल अधिनियम, 1989 में संशोधन करने वाला विधेयक लेकर आए हैं। देश में 43000 हैक्टेयर भूमि खाली पड़ी है और 22 40 हैक्टेयर भूमि पर अतिक्रमण है। बिल में यह प्रावधान है कि इस खाली पड़ी जमीन का वाणिज्यिक उपयोग हो सके और रेल भूमि विकास प्राधिकरण बना कर रेलवे के राजस्व में बढ़ोत्तरी हो सके। इसमें शॉपिंग कॉम्पलैक्स, पार्किंग, अस्पताल, स्थानीय निकाय और संयुक्त उपक्रम को प्राथमिकता देने की बात कही है। इससे 10 हजार करोड़ रुपए की अतिरिक्त आय होने की बात कही गई है। अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़े गरीब लोगों को 15 वां का पट्टा देने की जो बात कही है, मैं चाहूंगा कि उसे प्राथमिकता के साथ लिया जाए।

जहां तक बायो-डीजल के उपयोग की बात कही गई है, वह बहुत न्यायोचित होगा। डीजल की बढ़ती हुई खपत को देखते हुए रेलवे ट्रैक के किनारे खाली भूमि पर रतनजोत की खेती होगी तो बहुत फायदा होगा। इसके अलावा वाणिज्यिक गतिविधियों से विभाग को 200 करोड़ रुपए की आमदनी हो रही है। जहां तक आपने 10 हजार करोड़ रुपए की आमदनी की जो बात कही है, वह उससे भी अधिक हो सकती है अगर इसमें थोड़ा व्यवस्थित तरीके से पट्टा देने की बात होगी। आपने रेल वे के चतुर्थ श्रेणी के कर्मचारियों को खाली भूमि में सब्जी और फल आदि उगाने की बात कही है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं। रेलवे की खाली भूमि में जो अतिक्रमण हो रहे हैं उसमें भी रोक लगेगी। आप बहुत अच्छा संशोधन लेकर आए cé[R24]।

जहां रेलवे की खाली भूमि पड़ी है, वह केवल खाली नहीं है बल्कि रेलवे के विस्तार के लिए जमीन है। लेकिन जहां अभी कोई ऐसी परियोजना नहीं है, मैं चाहता हूं कि तीस वर्ा के लिए पट्टा देने की बात कही है उसे कम से कम 50 वर्ा किया जाए ताकि कोई भी वाणिज्यिक संस्थान उस पर काम करे तो उसे फायदा हो सके। आपने वाणिज्यिक संभावना वाले, करीब 61 प्रमुख स्थलों का चयन किया है जिसमें से 64 छोटे स्थल हैं, जिनकी पहचान की है। नौ स्थलों पर 21 करोड़ रुपए के अनुमानित राजस्व को अंतिम रूप दिया है और 17 स्थानों पर 110 करोड़ रुपए की टेंडर प्रक्रिया विचाराधीन है। मैं चाहूंगा कि इसे जल्दी कर दें ताकि लोगों के लिए रोजगार के अवसर बढ़ें। इसके साथ ही 24 स्थानों के टेंडर रद्द किए गए हैं उसे चालू किया जाए ताकि लोगों को कारोबार करने का मौका मिले।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं इस संशोधन का समर्थन करता हूं और अपनी बात यहीं समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

… (*Interruptions*)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री निखिल कुमार, आप पहले सदन में अनुपस्थित थे।

श्री निखिल कुमार (औरंगाबाद, बिहार) : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि…(व्यवधान)

उपाध्यक्ष महोदय : श्री निखिल कुमार, हमने आपका नाम पहले नंबर पर रखा था But you were not present in the House.

SHRI NIKHIL KUMAR : Sir I had just gone round the corner.

The proposal is to amend the Railways Act.

SHRI BRAJA KISHORE TRIPATHY (PURI): Sir, you should allow all the political parties to express their views.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Yes, I am giving them time.

श्री निखिल कुमार : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, रेल एक्ट, 1989 के संशोधन के लिए जो बिल लाया गया है, मैं उसका समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। इससे पहले कि मैं कुछ कहूं, क्योंकि मैं समर्थन कर रहा हूं इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि कल इस सदन में कुछ माननीय सदस्यों ने रेल मंत्रालय की आलोचना की थी। मैं आलोचना में नहीं जाना चाहता लेकिन कुछ ऐसी बातें सदन के सामने रखना चाहता हूं जिससे सदन बरबस ही रेल मंत्रालय को कम्पलीमेंट देगा। भारतीय रेल एक अनूठी चीज़ है। रोजाना तकरीबन 13,000 ट्रेनें चलती हैं। It is an incredible number. Thirteen thousand trains run daily. Over 63,000 kilometres of track exists in this country. Whether we like it or not the fact is that these trains reach their destinations by and large on time. The other thing is that these trains carry substantial freight, something like 600 million tonnes. It is expected that this will rise to something like 650 million tonnes. I, therefore, compliment the Railway Ministry for running such a huge enterprise efficiently.

Having said that, I would like to place before the Railway Ministry certain real challenges. These challenges are mainly because of our economic liberalisation. The Planning Commission has also warned us that because of the proposed economic growth at the rate of seven per cent per annum, and industrial growth at the rate of 12 per cent per annum, something like 400 million middle class people would be graduating to the high income bracket. They would naturally be interested in carrying out trade and commerce. This would impact cargo movement. The ports that are today handling cargo will be under great pressure. It is expected that there will be something like a 20 per cent annual expansion of ports in the country. Railways will have to gear up to meet this increased workload.

There is also the question of passengers. Today, the rail commuter is not satisfied with merely a very fast train, a Kalka Mail, or the Southern Express or the Frontier Mail. The commuters today are interested in super-fast inter-city connecting trains, or trains that connect North with the South and East with the West and preferably they would like to enter the train somewhere at night and get up in the next region next morning[KMR25].

Overnight connectivity is what the passengers want. This is something very important and the Railway Ministry must accept and acknowledge the challenge that is going to be posed before it by low-cost airlines. Already there are six low-cost airlines that are charging something like Rs.500 to Rs.3,000 per seat. Connectivity between Delhi and Bangalore and Delhi and Chennai are already there in the country and more are in the pipeline.

MR. DEPUTY-SPEAKER: Please conclude.

SHRI NIKHIL KUMAR : Sir, this is something I must bring it to the notice of the hon. Railway Minister.

उपाध्यक्ष महोदय : आप रेलवे मिनिस्टर साहब से पूछ लीजिये, आप मेरी तरफ से चाहे 4 घंटे बोलें, मुझे कोई एतराज़ नहीं है।

श्री निखिल कुमार : परन्तु दुर्भाग्य की बात यह है कि जब मैं बोलने लगता हूं, मुझे कम टाइम मिलता है।

उपाध्यक्ष महोदय : मैं तो आपको मोर दैन शफिसिएंट टाइम देता हूं, ऐसी बात नहीं है।

श्री निखिल कुमार : जहां रेलवे में ए.सी.-टू टीयर का टिकट 2000 रुपये में होता है, वहां इसी दूरी के लिये लो कॉस्ट एअरलाइन्स 500 रुपये से 2000 रुपये में टिकट देती हैं। इसलिये लोग ट्रेन की बनिस्बत हवाई जहाज से प्रीफर करेंगे। इसको काऊंटर करने के लिये रेल मंत्रालय को कुछ करना होगा। इसके अलावा रोड ट्रांसपोरटेशन में अभी तो ठीक है लेकिन जब गोल्डन क्वाडिलेटरल रोड प्रोजैक्ट पूरा हो जायेगा और ईस्ट-वैस्ट कॉरिडोर पूरा हो जायेगा तथा नार्थ-साउथ कनेक्टेविटी बन जायेगी तो रेलवे जो फ्रेट कैरी करती है, उसका क्या होगा? अभी रेलवे 600 से 650 मीट्रिक टन फ्रेट कैरी करती है लेकिन अगले पांच साल में क्या होगा जब उसकी नफरी 1000 मीट्रिक टन हो जायेगी? जब नार्थ-साउथ की कनेक्टेविटी हो जायेगी जो सड़कों के कारण है या जो नये नये कंटेनर ट्रांसपोरटेशन आ रहे हैं, उसकी वजह से बहुत ज्यादा चार्जेस रेलवे को पड़ेंगे।

-

13.27 hrs. (Mr. Speaker in the Chair)

The Ministry of Railways have to do something serious because not only as far as freight is concerned but also the challenge that would be posed to the Railways in connection with the passenger traffic when new ultra modern buses would be on the road, the Golden Quadrilateral project, etc. The Ministry of Railways should go in for a great deal of passenger comfort, and especially make arrangements at railway stations for the waiting time, etc. I would suggest that Railways should get out of the very old mould and go in for setting up a good mould and by opening shopping malls at these railways stations. It would attract passengers and at the same time if passenger comfort is provided to the running trains, it would be a good way to counter the challenge that would be posed by road transport.

Finally, I would like to mention that this is a good idea to make use of the real estate that the Railways have and which have been lying so long unutilised. … (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Thank you.

SHRI G. KARUNAKARA REDDY (BELLARY): Sir, I have given a Privilege Motion notice relating to the Government of Karnataka.

MR. SPEAKER: Can it be raised anytime, young man? आप हमारे चैम्बर में आइये, हम डिसकस करके तय करेंगे।

SHRI NIKHIL KUMAR : One point which should be borne in mind is that the real estate has to be made use of by the Railway Ministry. The Ministry of Railways must be aware of the threat posed by the land mafia. If the land mafia is not taken care of and steps are not taken to counter it, then this very good and useful step would be countered totally. In this connection, there will be need for better policing. I would suggest that the Railway Protection Force being in charge of only guarding the property of Railways should be done away with and the Railway Protection Force should actually take over from the Government Railway Police all over the country. Even if it is by amending the Constitutional position, the Railway Ministry should do it. This is something important and hence, I thought that I would mention it to the Railway Minister.

Finally, we are here to consider how best we increase the financial position of the Railways. The Railways have gone out of the way to set up a Power Construction Railway Corporation and it is supposed to carry out construction of a power project in Nabi Nagar in Bihar.

MR. SPEAKER: You are going beyond the scope.

SHRI NIKHIL KUMAR : This is going too far[R26].

This is something that should be left within the realm of the Power Ministry, and the NTPC should be able to carry it out. But even so, if at all the Railway Ministry is interested in carrying this out, something should be done. There has not yet been approval of the stage at the Union Cabinet. This should be done. This is a very important point. I would request the hon. Railway Minister to kindly take note of this.

Thank you.

MR. SPEAKER: Now, the hon. Railway Minister.

SHRI PRAKASH PARANJPE (THANE): Sir, please allow me also to speak.

अध्यक्ष महोदय : परांजपे जी, आप घड़ी देखिये, आपको केवल दो मिनट बोलना है।

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा सर, इसका जवाब वेलु जी से दिलवा दीजिए, नहीं तो हमें वाकआउट करना पड़ेगा।...(व्यवधान)

SHRI PRAKASH PARANJPE Mr. Speaker, Sir, a huge amount of revenue would be generated by developing the land… (*Interruptions*)

Sir, the hon. Railway Minister is not there to listen to me. I would wait till he comes.

MR. SPEAKER: He has got Ministers of State also, and they are sitting here. They are very able Ministers. He is also coming.

SHRI PRAKASH PARANJPE : Sir, my point is that out of the revenue which would be generated by the Railways by developing the land and by commercial utilisation of land, 50 per cent of the revenue should be spent in the same area from where the revenue has been received. Otherwise, revenue received from Mumbai would be spent in some other areas.

So, I am reiterating that 50 per cent of the revenue collected, should be utilised for the Railway development jobs from the same areas where it has been collected. That is my suggestion and it should be implemented.

Thank you.

अध्यक्ष महोदय : आपने बहुत अच्छा सुझाव दिया।

Laluji, you have come. Your absence has been taken advantage of by them.

… (*Interruptions*)

MR. SPEAKER: Now, Mr. Prasanna Acharya. You must conclude your speech within a minute.

SHRI PRASANNA ACHARYA Sir, I would like to draw the attention of the hon. Railway Minister on one particular point. In Chapter II, which is going to be added after this Amendment

is passed, point 4B says regarding appoint of four persons. The Government is going to appoint four persons to the Board of Authority apart from the Chairman and Vice-Chairman. Out of these four persons, three would be belonging to the Railways and the one would be from outside the Railway Administration.

Sir, I do not understand why this provision "outside the Railway Administration" has been made. What is the intention of the Government?

SHRI ANANT GUDHE (AMRAVATI): It is to favour somebody… (*Interruptions*)

SHRI PRASANNA ACHARYA : Sir, here, does it not seem that the Government has provided a scope for political maneuvering? Does the Government want to appoint any political person as a fourth person?

Then, as you know, vast patches of land are now under litigation and a large amount of land has been acquired through the State Governments, which has been given to the Railways free of cost. During the pre-Independence days also, when the Railways got started, many lands were given to the Railways. Now, also many lands are under litigation and the Authority is bound to be dragged into litigation. Therefore, my suggestion would be that instead of appointing a political person, in the vacuum, let anyone from the Railway Authority or a person from the Judiciary should be appointed. It is because there is an apprehension that the Authority would be dragged into many litigations, let there be somebody from the Judiciary, at least.

Sir, my second point is this. It seems to be a very simple Amendment but it has many ramifications. It is because, whenever you pass through any railway line, in and around the platform, a large number of *jhuggies-jhonpries* are there; the poorest of the poor people of our society are staying there since time immemorial. Some people are staying there since more than last 30 years. So, has the Government not any social obligation for these people? For commercial utilization of such lands, the Government is going to evict these people. Therefore, before doing this, does the Government not have its moral and social responsibilities to take care of these people who are going to be evicted for commercial utilization of those spaces?

Sir, it is a very important social issue that is going to arise out of this Amendment Bill. So, before doing it, the Government should find some alternative for these poor people.

Sir, now I am on my third and last point.

MR. SPEAKER: You are making very good points. Although all your points are last points, I am allowing you.

… (*Interruptions*)

SHRI PRASANNA ACHARYA : Sir, I am really on my last point now. We have no objection if the Government is trying to redeem the land already grabbed by the people[k27].

There are some land mafias also who have grabbed the land of the Railways. The Railways have also acquired many lands from the small, poor and middle-class farmers and the common people. But, they have not been given the due compensation for years together. So, my point is that the Government, the Railways, have a right to redeem their land but, at the same time, the Railways have a duty – they are duty-bound – to pay compensation to those people from whom lands are acquired. There are cases where even after three decades compensation has not been paid to the people from whom they were acquired. So, the Government has to take care of this also before going in for the amendment. I

would not oppose the amendment being carried through by this House, but the Government has to give very serious consideration to these points before carrying out these amendments. This is a very simple amendment but has got very serious ramifications on the society, particularly on the downtrodden.

MR. SPEAKER: Shri Ram Kripal Yadav, speak something for your leader.

श्री राम कृपाल यादव अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे इस विधेयक पर बोलने का अवसर दिया। मैं माननीय मंत्री जी के प्रति विशेा आभार व्यक्त करना चाहता हूं जो इस विधेयक को लाए हैं।

जैसा कि सब लोगों को मालूम है कि जो रेल पहले घाटे में चलती थी, माननीय रेल मंत्री जी ने अपनी कार्यकुशलता से, अपने प्रयासों से और सबके सहयोग से उसको मुनाफे में तब्दील करने का काम किया है। आज रेलवे 10 हजार करोड़ रुपये लाभ में जा रही है और पहली बार इतिहास में ऐसा हुआ है कि माननीय रेल मंत्री जी ने एक रुपया भाड़ा कम किया है। आज तक लोग भाड़ा बढ़ाते ही आए थे। रेल महकमा ऐसा महकमा है जो पहले सरकार पर बोझ था लेकिन अब माननीय मंत्री जी ने जिस प्रकार से प्रयास किया, लोगों का सहयोग लिया, हम सब लोगों का सहयोग भी उसमें हैं, माननीय मंत्री जी ने अद्भुत कार्य करके रेलवे को फायदे में पहुंचा दिया है। अब सिर्फ रेलवे के विकास पर ही वह पैसा खर्च नहीं होगा, बल्कि भारत सरकार को पैसा देने की स्थिति में भी रेलवे है।

माननीय मंत्री जी का दूसरा महत्वपूर्ण कार्य यह है कि रेलवे की जो हजारों हैक्टेयर जमीन बेकार पड़ी हुई है, उसके लिए उन्होंने एक प्राधिकरण का गठन करने की बात कही है। इसके अंतर्गत जिस भूमि का उपयोग नहीं हो रहा है, जो अतिक्रमित है, वैसी भूमि को इस्तेमाल में लाने का काम किया जाएगा। इसके अलावा बड़े पैमाने पर खेती के लिए भी वे इस भूमि का इस्तेमाल करेंगे। इससे गरीब मज़दूर भी लाभान्वित होंगे। मैं एक छोटा सा आंकड़ा प्रस्तुत करूंगा। रेल के पास करीब 100.23 लाख हैक्टेयर भूमि है जिसमें से 43 लाख हैक्टेयर भूमि अनपुयोगी है और काफी ज़मीन अतिक्रमित है। इसका उ पयोग किया जाना बहुत उत्तम कदम है और इसका जितना स्वागत किया जाए वह कम है। पूरा सदन इसका समर्थन कर रहा है। इसलिए मुझे विश्वास है जैसा कि आकलन किया गया है कि इस विधेयक के पास होने के बाद जब कानून बनेगा और इस भूमि का इस्तेमाल किया जाएगा, उससे लगभग 10 हजार करोड़ रुपये अतिरिक्त आय रेलवे को होगी। यह बहुत उत्तम कदम उठाया गया है।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र पटना की तरफ आकर्ति करना चाहूंगा। मंत्री जी ने स्वयं वहां जाकर देखने का काम किया है। पटना सिटी मालसलामी के पास पटना घाट है जहां बहुत बड़ा भूभाग है, वह कामर्शियल इस्तेमाल में नहीं आ रहा है क्योंकि अतिक्रमित है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करूंगा कि आप अपने जवाब में आज ही यह घोाणा करें कि उस जगह पर कामर्शियल कॉम्प्लैक्स बनाया जाएगा। आपने वहां के लोगों को कहा था और अपने अधिकारियों को भी निर्देश दिया था कि उसके कॉमर्शियल इस्तेमाल के लिए वहां मार्केट कॉम्प्लैक्स बनाया जाए। ...(व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : और जो आपके काम हैं ...(व्यवधान)

MR. SPEAKER: I won't allow prompting. आप बहुत अच्छा बोल रहे हैं लेकिन बिल के बारे में कुछ बोलिये।

...(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : अध्यक्ष महोदय, मुझे विश्वास है कि पूरे बिहार के पैमाने पर और पूरे देश के पैमाने पर जो अनुपयोगी जमीन है, उसका उपयोग करेंगे, इस विधेयक के कानून बनने से आपको ताकत मिलेगी और जो आपकी मंशा है, उसके स्वरूप आप खुद बड़े पैमाने पर ...(व्यवधान) खटाल? मैं निवेदन करूंगा कि इस विधेयक के अंतर्गत जो खाली जमीन हैं, उन पर आप गरीबों के लिए खटाल बनाने का काम करें। मंत्री जी ने ठीक कहा है और यह उत्तम कदम होगा।

इन्हीं चंद शब्दों के साथ मैं इस विधेयक का स्वागत करता हूं और माननीय मंत्री जी के नेतृत्व में रेल आगे बढ़े, यूपीए सरकार का जो सपना है, माननीय मनमोहन सिंह जी और माननीया सोनिया जी का जो सपना है, वह सपना साकार हो और दुनिया में नंबर एक पर भारत की रेल आए, इस शुभकामना के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

SHRI C.K. CHANDRAPPAN Sir, this Bill is a small Bill. It wants to set up a Railway Land Development Authority, to develop railway lands.

This proposal was made during the Ninth Plan period by the Planning Commission and after eight years, this proposal is being considered now. That means, the previous Government did not do anything about it. When this proposal is coming up now, I would like to bring some of the problems before the House.

There was a proposal to plan a certain tree called Jatropha, by which bio-diesel could be produced. At that time, according to the calculations, it was told that Rs.3,000 crore worth of bio-diesel would be produced by the railways' wastelands. That would have been very good, but I do not know whether something has happened to that. If the hon. Railway Minister could enlighten this House as to what happened to that proposal, it would be useful.

When 43,000 hectares of vacant land is going to be developed, I would like to bring forth one of my apprehensions. It is said that more than 2,000 hectares of land is under encroachment. Everyone knew that for the last 50-60 years, very poor, landless people are finding some place to stay along the railway lines; maybe good or maybe bad – that is a different matter, but they are staying there. There are also some shops on the railway lands, run by people. Does the new proposal mean throwing away of those people mindlessly? Does it mean complete eviction of those people? I would request the hon. Minister to think twice about it. It would be very unfortunate if those people are just thrown out, because you have a plan to develop the lands. I would say that you have to have some alternate arrangements for them.

There is another thing that I would like to bring to your notice. Railway land is not actually the land purchased by the Railways or owned by the Railways. Railway land is given by the States, either free of cost or on lease. So, the State Governments should be consulted before

the Authority takes its decision to develop the land. Their opinion should also be taken into consideration on how these lands should be developed.

While welcoming this Bill, I would like to ask whether this Authority which they are going to set up, the Railway Land Development Authority, was necessary at all to develop those lands. For this Authority, rules are to be framed by the Government.

MR. SPEAKER: We want to finish it by 2 o'clock.

SHRI C.K. CHANDRAPPAN : I will conclude in a minute.

Everything is being done by the Government. But now you want to constitute another Authority under the Ministry. I feel that the Ministry itself could have done this development work without going in for another Authority. This is what I would like to say.

Anyway, I extend my support to this Bill. Our apprehension is that the landless poor will be thrown out of their dwelling units or their workplace and I would request that the House should be assured that it would not happen. Thank you.

SHRI A. KRISHNASWAMY On behalf of the DMK Party, I welcome this Bill. After a long time, maybe hundred years or more, this Bill has been brought before the House. For all these hundred years the poorest of the poor in the country protected the land. My request is, those who protected the land for such long years, should be rehabilitated. The Bill mentions about lease. Some of the land, adjacent to the railway station or railway track, is the prime land. That land may be utilised for commercial purposes. But, the unused land, which is far from the railway station or railway track – which was used to store the material and was called as the material yard – will not be used in future also. On that land, poor people have been staying for the last 40-50 years. In this Session I had also asked a Short Notice Question and the Railway Minister, Shri Velu had replied that there is no proposal to rehabilitate them. I would request the Minister that

in this Bill it should also be provided that all such unused land, which may not be used in future also, should be sold to the poor in a subsidised manner at low cost.

श्री मित्रसेन यादव माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे इस विधेयक पर बोलने का समय दिया। मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत रेल (संशोधन) विधेयक, 2005 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। विधेयक में अनेक जनहित के मामले हैं। उनसे हम सभी लोग सम्बन्धित हैं। रेलवे की जो जमीन है, उसका कितना सदुपयोग हो सकता है, वह नेचर ऑफ लैंड और उसकी मार्केटिंग पर निर्भर करेगा। जो जमीनें शहरों के निकट हैं, उनका उपयोग तो कामर्श्यल दृटिकोण से किया जाना चाहिए और जो देहातों की जमीनें हैं, उनके पट्टे गांव के लोगों और छोटे-छोटे किसानों को दिए जाने चाहिए, लेकिन उन जमीनों पर बहुत से गरीब लोग बसे हुए हैं। वे उन जमीनों पर झोंपड़ियां डालकर रह रहे हैं और उन्होंने जानवर पाले हुए हैं। उन्हें वहां से नहीं हटाया जाना चाहिए। यदि हटाया जाना बहुत जरूरी हो, तो पहले उनके रहने की व्यवस्था की जानी चाहिए।

अध्यक्ष जी, जहां तक माननीय मंत्री जी द्वारा रैवेन्यू कलैक्ट करने की बात कही गई है, मैं बताना चाहता हूं कि फैजाबाद (अयोध्या) में रेलवे ने 1 अरब रुपए की लागत से एक पुल तैयार किया है, लेकिन उसका कोई प्रयोग नहीं हो रहा है। उस पर गाड़ियां नहीं चलती हैं। मैंने माननीय मंत्री जी का ध्यान इस बारे में कई बार आकर्ति किया है लेकिन

अध्यक्ष महोदय : श्री मित्रसेन यादव जी, यह विधेयक रेल लाइन अथवा पुलों के बारे में नहीं है।

श्री मित्रसेन यादव : ठीक है, अध्यक्ष महोदय, मैं सिर्फ इतना कह कर और विधेयक का समर्थन करते हुए अपना स्थान ग्रहण करता हूं।

अध्यक्ष महोदय : रेल मंत्री, श्री लालू प्रसाद यादव ।

प्रो. विजय कुमार मल्होत्रा : अध्यक्ष महोदय, चूंकि दागी मंत्रियों का उत्तर हम नहीं सुनते हैं

और हमारी पार्टी ने उनका बहिकार कर रखा है। इसलिए हम विरोध-स्वरूप सदन से बहिकार कर रहे हैं।

13.49 hrs.

(At this stage, Prof. Vijay Kumar Malhotra and some other hon.

Members left the House)

–

रेल मंत्री अध्यक्ष महोदय, मैं सर्वप्रथम उन तमाम माननीय सदस्यों के प्रति आभार व्यक्त करता हूं, जिन्होंने रेलवे कन्वेंशन कमेटी वर्ा 2004 की रिपोर्ट के आधार पर सदन में जो संकल्प प्रस्तुत किया गया है उस पर तथा रेलवे की जो खाली जमीन पड़ी है, उसका कॉमर्श्यल इस्तेमाल करने के ाए जो रेल (संशोधन) विधेयक, 2005 प्रस्तुत किया गया है, उस पर हुई बहस में हिस्सा लिया है। जिन माननीय सदस्यों को मौका नहीं मिला, उनके प्रति भी मैं आभार व्यक्त करता हूं क्योंकि उनके जो सुझाव हैं, उनके मन की जो बातें हैं, उनको भी मैं भांप सकता हूं और उनके मन की बातों को भी मैं समझता हूं। इसलिए मैं उनके प्रति भी आभार व्यक्त करना चाहता हूं।

महोदय, रेलवे अधिनियम, 1989 के अनुसार, रेलवे अपनी एक इंच जमीन को इधर से उधर नहीं कर सकती है और न ही उसका कामर्श्यल इस्तेमाल कर सकती है। इसलिए उस अधिनियम के प्रावधान 211 में संशोधन करने के लिए यह विधेयक प्रस्तुत किया गया है। इसी के साथ रेलवे कन्वेंशन कमेटी 2004 के दूसरे प्रतिवेदन के ऊपर एक सरकारी संकल्प भी प्र ास्तुत किया गया है। ये दोनों ही, सरकारी संकल्प और रेल (संशोधन) विधेयक, 2005 एक साथ विचार एवं पारित करने के लिए सदन में आए cé[rpm28]।

महोदय, रेलवे की हालत के संबंध में वर्ा 2001-02 में डाक्टर राकेश मोहन कमेटी ने अपनी रिपोर्ट दी थी। इस रिपोर्ट में रेलवे की दुर्दशा के संबंध में एक्सपर्ट लोगों ने क्या कहा था। जिस समय यह रिपोर्ट आयी, उस समय एनडीए की सरकार थी, इंडिया शाइनिंग की बात चल रही थी, लेकिन रेलवे का भट्ठा बैठा हुआ था। जितने भी भूतपूर्व रेल मंत्री हुए हैं, उनकी यह मंशा थी कि रेलवे का कैसे दोहन किया जाए, कैसे वैगन रोके जाएं। उनका रेलवे की आमदनी बढ़ाने पर कम ध्यान था। रैक के अलाटमेंट में लिए मंत्रियों को कट करना पड़ता था। बहुत सारे लोग रैक्स के लिए रेल भवन में बैठे रहते थे। इतना बड़ा क्रांतिकारी कदम और पहल यूपीए की सरकार ने की है। यह काम ऐसे ही नहीं हो जाते हैं। यह किसी न किसी के पुण्य और प्रताप से होता है। यूपीए की चेयरपर्सन श्रीमती सोनिया गांधी जी यहां बैठी हुई हैं, यह सब इनके पुण्य और प्रताप से हो रहा है। एक वे लोग थे जो फ्रंट बनाए बैठे थे। उनके फ्रंट में देश की दुर्दशा हुई थी। यूपीए की चेयरपर्सन श्रीमती सोनिया गांधी और यूपीए सरकार की एक से एक क्रांतिकारी उपलब्धियां रही हैं। गांवों, गरीबों, किसानों को छूने वाली उपलब्धियां रही हैं। हिंदुस्तान के इतिहास में जहां कानून में प्रावधान नहीं था, आज वे कानून बन रहे हैं।

महोदय, मैं जानता हूं कि आपके ऊपर काम का बहुत बोझ रहता है और बहुत सी परेशानियां रहती हैं। जिस पद पर आप बैठे हैं, उस पर बैठ कर काम करना, बिजनेस डिसपोज़ ऑफ करना आसान नहीं है। आज आपकी अध्यक्षता में जो सदन बिजनेस करने जा रहा है, वह ऐतिहासिक है। रेलवे की माली हालत खस्ता थी। वर्ा 2001-02 के अंत तक भारतीय रेल 2823

करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान नहीं कर पायी थी। वित्तीय स्थिति में सुधार होने के बाद, बिना भाड़ा बढ़ाए, बिना मालगाड़ी, यात्री भाड़ा बढ़ाए हमारी आमदनी बढ़ती जा रही है। मैं रोज रिपोर्ट लेता हूं और देखता हूं कि हमारी आमदनी लगातार आगे बढ़ती जा रही है। पूर्व में जो सरकारें खासतौर से जो एनडीए की सरकार थी, उसने मालगाड़ी और यात्री भाड़ा बढ़ाया, लेकिन फिर भी रेल घाटे में चलती रही। जब रेलवे में इस र्वा के अंत तक 10 हजार करोड़ रुपए का निधि शेा होने जा रही है तो मैंने सोनिया जी और माननीय प्रधानमंत्री जी से सलाह ले कर एक रुपया यात्री भाड़ा कम कर दिया है। रेलवे का उद्देश्य सिर्फ लाभ कमाना ही नहीं है। रेलवे जो लाभ कमाएगी उसे गांव के लोगों को बांटेगी, जिससे हमारी आमदनी बढ़ेगी और हम भाड़े में और कमी करेंगे। हम गरीबों के बोझ को कम करेंगे। अब रेलवे की स्थिति यह है कि लाभांश की जो बकाया राशि हम नहीं चुका पा रहे थे और जिसे नौ र्वा में चुकाना था, उसे पिछले र्वा घटा कर आठ र्वा किया गया है। मैं आश्वस्त करना चाहता हूं कि आठ वार्षों की बजाए हम पांच र्वा में यह रुपया भारत सरकार को लौटा देंगे।

महोदय, रेलवे कंवेंशन कमेटी के अनुसार र्वा 2005-06 के लिए लाभांश की दर र्वा 2004-05 के अनुमोदित दर के बराबर रखी गई है। र्वा 2004-05 के पहले यह दर सात प्रतिशत थी। लेकिन ब्याज की दरों में आ रही कमी तथा रेलवे की नि वेश संबंधी असफलताओं को देखते हुए कमेटी ने इस दर को घटा कर साढ़े 6 प्रतिशत कर दिया है। यह एक स्वागत योग्य कदम है[MSOffice29]।

इसके लिए मैं रेलवे कन्वैंशन कमेटी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं। जिस जमीन की बात हो रही है, प्रॉपर्टी के मामले में, एसेट के मामले में रक्षा मंत्रालय के बाद भारतीय रेल का स्थान है। रेलवे के पास 4.23 लाख हेक्टेयर जमीन है, जिसमें एनक्रोच्ड लैंड 2,200 हेक्टेयर और वेकैंट लैंड 43,000 हेक्टेयर है। इसके अलावा मेट्रोपोलीटन सिटीज़ - मुम्बई, चेन्नई, कोलकाता और दिल्ली - में रेलवे के पास जो जमीनें हैं, रेलवे अधिनियम में क्रान्तिकारी संशोधन सदन करने जा रहा है। इस संशोधन के बाद हम उसका एक्सप्लॉयटेशन करेंगे। आखिर आमदनी कहां से आएगी? यदि देश के पत्र-पत्रिकाओं और सदन के पूर्व पन्नों को उलटकर देखा जाए, उसमें माननीय सदस्यों की राय थी कि रेलवे की आमदनी बढ़ानी है, रेलवे को अपने पैरों पर खड़े होना है और भारत सरकार को डिवीडैंड भी देना है। रेलवे की जो जमीनें खाली पड़ी हुई हैं, उनका इस्तेमाल होना चाहिए।

जब मैं मंत्री नहीं था, तब भी पत्र-पत्रिकाओं में पढ़ता था। उनमें माननीय सदस्यों के सुझाव होते थे। उन्हीं को ध्यान में रखते हुए हम अपनी आमदनी को और ज्यादा बढ़ाना चाहते हैं। रेल लाइन के किनारे जो कृाि योग्य जमीन है, उसे हम रेलवे कर्मचारियों, ग्रुप 'ग' एवं 'घ' को लीज़ पर देते हैं और वे उसमें खेती करते हैं। जट्रोफा नाम का एक नया पौधा निकला है, जिसका इस्तेमाल बायो डीजल के उत्पादन में होता है। उस पौधे की खेती हम रेल लाइन के दोनों तरफ की जमीन पर करने जा रहे हैं।...(व्यवधान) बेहाया को निकालकर वह पौधा लगाया जा रहा है।...(व्यवधान) पता नहीं आप किस रास्ते से आते-जाते हैं। ...(व्यवधान) आप ऐसे क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते हैं, जिससे देश का ही विनाश हो गया।...(व्यवधान)

महोदय, माननीय सदस्यों ने गरीब और झुग्गी-झोंपड़ी वाले लोगों के अतिक्रमण के बारे में कहा है। आपकी भा वनाओं को देखते हुए और यूपीए सरकार के कॉमन मिनिमम प्रोग्राम में साफ-साफ कबूल किया है कि अगर गरीबों ने कहीं भी अतिक्रमण किया है, तो उन्हें हम बाई फोर्स नहीं हटाएंगे, उन्हें परसुएड करेंगे, खासकर अगर जमीन रेलवे के किनारे है, उन्हें अलग ले जाएंगे। देश का जो संघीय ढांचा है, उसमें राज्य सरकारों का दायित्व होता है कि जो गरीब है, भूमिहीन है,

जैसे मुम्बई के स्लम्स में रहने वाले लोग हैं, पैसा लेकर फ्लैट्स आदि बनाए जा रहे हैं। यही हाल कोलकाता में है। दिल्ली में भी रेल लाइन के किनारे गरीब लोग झुग्गी-झोंपड़ी बनाकर रह रहे हैं। वे लोग हमसे भी मिलते रहते हैं। मैं साफ बताना चाहता हूं कि हमारी सरकार किसी के सीने पर गोली नहीं मारेगी। सोनिया गांधी जी, मनमोहन सिंह जी, सीपीआई, सीपीएम, समाज वादी पार्टी, बहुजन समाज पार्टी इधर ठीक-ठाक है, यूपीए के जितने घटक दल हैं, उनके मन में गरीबों के प्रति दर्द है[R30]।

हम इस दर्द को समझते हैं। ये गरीब लोग हमारे भाई-बहन हैं। ये लोग बिना हटाए ही खुद हट जायेंगे। हम उन लोगों के लिए पैरवी भी नहीं करने जायेंगे। इस सदन में जो विधेयक प्रस्तुत किया गया है, यह एक क्रान्तिकारी कदम है। बेकारों को काम दो या बेकारों को भत्ता दो, इस कानून के तहत 25 हजार करोड़ रुपये चरणबद्ध तरीके से खर्च किये जायेंगे। इस कानून के माध्यम से हर परिवार के एक नौजवान को काम मिलेगा। जब उन लोगों को काम मिलेगा तो फिर वे शहर में धक्के खाने के लिए क्यों आयेंगे? वह टैम्पो में लटकने के लिए क्यों आयेगा ? हम अभियान चला रहे हैं--'चलो गांव की ओर, चलो खेत खलिहान में'। इस संशोधन के माध्यम से हम जो अथारिटी बनाने जा रहे हैं, उस अथारिटी के बारे में आपके जो सुझाव हैं, जो बातें हैं, हम उन्हें रखेंगे। हम लोग जमीन का कोई बंदर-बाट नहीं करने जा रहे हैं। भारतीय रेल की जमीन को हम सेल नहीं करने जा रहे हैं।

मैं अकसर रेलवे के किनारे खाली पड़ी जमीन को देखता हूं। आपने जमालपुर के रेल कारखाना भी देखा होगा और साउथ में पेरम्बूर कारखाना भी देखा होगा। जब स्टीम इंजन था, स्टीम के कारखाने थे। राजस्थान से लेकर अन्य प्रांतों के चारों तरफ बहुत सारी जमीन थीं। दिल्ली, मुम्बई, हावड़ा आदि में चारों तरफ हमारी रेलवे की जमीनें पड़ी हुई हैं। शहरों में रेलवे की जमीनें है, रेलवे का स्टेडियम भी है। हम जमीन को सेल नहीं करने जा रहे हैं। इस कानून के तहत हम लॉंग-टर्म और शार्ट-टर्म में कमर्शियल इस्तेमाल के लिए जमीन को लीज पर दे रहे हैं। जब अथारिटी का गठन होगा, यदि रेलवे में कोई एक्सपर्ट आदमी नहीं होगा, तो हम बाहर से लायेंगे। अब कैसे एक्सप्लायटेशन हो सके, कमर्शियल वायबेल हो सके, यह हमारा टाइटल रहेगा। हम रेलवे की जमीन को सेल नहीं करेंगे। हमारे पास कोई सरप्लस जमीन नहीं है। हमारी जो जमीनें खाली पड़ी हैं, उनमें हमें रेलवे का विस्तार करना है। यह हमारी सरकार और प्रधानमंत्री जी का कमिटमैंट है। हमारा कमिटमैंट है कि इन्फ्रास्ट्रक्चर के क्षेत्र में, आधार भूत संरचना के क्षेत्र में रेलवे देश का पावर हाउस है। हम रेलवे गुडस डेडीकेटेड कॉरिडोर बनाने जा रहे हैं, रेलवे का विस्तार करने जा रहे हैं। अभी बहुत से माननीय सदस्यों ने कहा कि रेलवे विभाग यह जमीन राज्य सरकार को लौटा दे. हम उन्हें जमीन दें या किसी और को दें, हम उसे पट्टे पर नहीं बल्कि लीज पर देंगे। यह अथारिटी में तय होगा और इसे हम यहीं से तय नहीं करेंगे ताकि वे लोग एक्सप्लायटेशन न कर सकें।

अब लाखों लोग दिल्ली स्टेशन पर उतरते हैं। हमारे पास तो सरकारी आवास है लेकिन जो बड़े लोग हैं यानी जिनके पास पैसा है, वे बड़े-बड़े फाइव स्टार होटलों में जाते हैं। जो मध्यम क्लास के पैसेंजर्स हैं, जो गांव से आने वाले थोड़े धनी लोग हैं, वे भटकते रहते हैं कि वे किस होटल में जायें, किस अस्पताल में जायें, कहां से दवा खरीदें और क्या खायें ? जो बड़े-बड़े शहर हैं, हमारे जो मेट्रोपोलिटन सिटीज हैं, वहां की जमीन और स्टेशनों से, हमारा इरादा है कि इस अथारिटी के माध्यम से हम उनका ज्यादा से ज्यादा दोहन कर सकते हैं। जो लोग दुनिया के अन्य देशों में जाते होंगे, वे वहां के स्टेशनों को देखते होंगे और हमारे देश के भी स्टेशनों को देखते होंगे। हम अपने यहां के स्टेशनों को उसी तरह से बदलना चाहते हैं। हमारी सरकार काम करने वाली सरकार है, कोई बहाना बनाने वाली सरकार नहीं है। हम काम में विश्वास करते हैं। इसलिए यह बड़ा भारी ऐतिहासिक और क्रान्तिकारी कदम इस संशोधन के माध्यम से उठाया जा रहा है। रेलवे की जो जमीनें खाली पड़ी हैं,

उनको हम सेल नहीं कर रहे हैं बल्कि उस पर अथारिटी बनाकर हम रेलवे के एक से एक एक्सपर्ट अधिकारी को उसमें रखेंगे। शार्ट-टर्म, लांग-टर्म का टाइटल हमारे हाथ में है। हम इस जमीन को लीज़ पर देंगे। हम राज्य सरकारों को बार-बार लिखते रहते हैं और यह राज्य सरकार का दायित्व है।

अध्यक्ष महोदय, आपको मालूम होगा कि कोलकाता में लोग खटाल और झुग्गी-झोंपड़ियों में रहते थे[r31]। लेकिन वहां की सरकार ने काम करके इन गरीबों को शहर से सुदूर ले जाकर जमीन दी, उनको बसाया, रोजी-रोटी का इन्तजाम किया, इसलिए हमारी सरकार और हमारा कमिटमेंट है कि देश का विकास हो तो सबके आंगन में, सबके परिवार में विकास आए और इसलिए हम पैसा जब कमाएंगे तो स्टेशन को साफ-सुथरा, मोटल, होटल, वैक्सीन की दुकान, हॉस्पिटल भी बन रहा है, एक से एक लोग आते हैं कि आप हमें लीज पर दीजिए। हम इसकी सूरत संवार देंगे। इसलिए यह जो कदम उठाया है और अपर हाउस से यह पास हो गया है। इसलिए इसे पास किया जाए और इसमें हम समय-समय पर आपके और जो भी सुझाव होंगे, हम लोग मांगते रहे हैं और बड़ा भारी क्रांतिकारी कदम उठाया जाता रहा है। रेलवे हमारा है और रेलवे का स्टेशन हमारा है और हमारी जमीन बेवजह रो रही है, उसका कोई इस्तेमाल नहीं है और यह हमारी प्राइम लैंड है, इस लैंड को एक तरफ से दोहन करो और वहां पर हर तरह की सुविधा से लैस प्रबन्ध कर सकें, इसलिए माननीय सदन से हमारा अनुरोध है कि इसे पारित किया जाए।

MR. SPEAKER: The question is:

> "That this House approves the recommendations contained in paras 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45 and 46 of the Second Report of the Railway Convention Committee (2004) appointed to review the Rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues etc., which was presented to Lok Sabha on 28.4.2005. "

The motion was adopted.

MR. SPEAKER: Now, we will take up the Railways (Amendment) Bill for voting.

The question is:

> "That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, as passed by Rajya Sabha, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MR. SPEAKER: Now, the House will take up clause by clause consideration of the Bill.

The question is:

"That clauses 2 to 4 stand part of the Bill. "

The motion was adopted.

Clauses 2 to 4 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.

श्री लालू प्रसाद : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :-

" कि विधेयक पारित किया जाए।"

MR. SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed. "

The motion was adopted.

14.08 hrs.